

INFORME EN RELACIÓN CON EL PROYECTO DE ORDENANZA REGULADORA DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES DE LA CIUDAD DE FUENLABRADA

Información solicitada: por medio de correo electrónico, con fecha 10 de noviembre de 2023, se solicita por D^a. Silvia Bermejo Córdoba *Informe impacto nuevos tributos en relación con el Proyecto arriba referido.*

Habiendo recibido por correo electrónico la solicitud de informe arriba referida, junto con el proyecto de ordenanza reguladora de la Zona de Bajas emisiones en la ciudad de Fuenlabrada, la funcionaria que suscribe, emite el siguiente informe:

Antecedentes:

- Conforme consta en el preámbulo del citado proyecto, la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética (Artículo 14.3.a), se establece que los municipios españoles de más de 50.000 habitantes deberán adoptar, antes de 2023, planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación, que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, entre otras, el establecimiento de zonas de bajas emisiones (ZBE en adelante).
- Por su parte, el artículo 16.4 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, determina que las entidades locales, en el ámbito de sus competencias, pueden elaborar sus propios planes y programas, con el fin de cumplir 3 los niveles establecidos en la normativa correspondiente, y les permite adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, entre las cuales se incluyen las restricciones a los vehículos más contaminantes, a ciertas matrículas, a ciertas horas o en ciertas zonas, entre otros. El artículo 3.3 del Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire, impone a las entidades locales la obligación de adoptar las medidas necesarias para garantizar que las concentraciones de los contaminantes regulados no superen los objetivos de calidad del aire y para la reducción de las concentraciones, en particular mediante la aprobación de planes de mejora de calidad del aire y de planes de acción a corto plazo.
- El perímetro de la ZBE es el definido en el artículo 3.1 de la ordenanza y delimitado en el plano de Anexo I de la misma.
- Conforme consta en el propio preámbulo y se desarrolla en el articulado, las restricciones de acceso y circulación se han limitado al mínimo, centrándose en los vehículos con categoría A de la clasificación de los vehículos por su potencia contaminante (aquellos vehículos a motor que no cumplen los requisitos para disponer de alguna clasificación ambiental B, C, ECO o 0), y permite el acceso a la ZBE de vecinos y vecinas empadronadas en la zona, así como la realización de aquellas actividades de carácter económico (tales como carga o descarga, acceso de trabajadores a sus puestos, acceso a

CSV (Código de Verificación Segura)	IV7WWT75BNMCJROZAFGMDZREHY	Fecha	27/11/2023 11:09:48
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza		
Firmado por	ALICIA García Núñez (Directora Gerente de la Otaf)		
Url de verificación	https://sede.ayto-fuenlabrada.es/verifirmav2/code/IV7WWT75BNMCJROZAFGMDZREHY	Página	1/4



plazas de garaje sobre las que se disponga de algún título), o vinculadas a servicios esenciales o precisos para el funcionamiento de la ciudad.

- Los vehículos clasificados como más contaminantes o de categoría A son los vehículos sin distintivo ambiental, y que según los criterios de la DGT son los vehículos de la categoría A son aquellos modelos gasolina matriculados antes del año 2001 y los diésels matriculados antes de 2006. En este colectivo también se incluyen las motos anteriores al año 2003.

Con base en los antecedentes anteriores y del análisis del proyecto de Ordenanza puesto a disposición por el Departamento de Medio Ambiente, se pueden hacer las siguientes consideraciones:

1ª. La Ordenanza analizada no contempla el ningún tributo nuevo, tal como pudiera ser el establecimiento de alguna tasa por ocupación del dominio público (zonas de estacionamiento regulado) asociada a las restricciones descritas, no contemplada en el referido proyecto.

2º. No obstante lo anterior, debemos tener en cuenta que las restricciones que implicará la creación de la ZBE descrita, aún siendo muy laxa o de mínimos, dado que alcanza a los vehículos sin etiqueta medioambiental alguna, si puede suponer un incentivo más para la sustitución de estos vehículos que por otro lado, son los que conforman los vehículos de mayor antigüedad, por otros con etiquetas medioambientales sin restricciones en este momento y que probablemente tampoco las vayan a tener en el futuro (etiquetas ECO y CERO EMISIONES).

3º. En este sentido, debemos tener en cuenta que esta sustitución, aunque de forma muy paulatina, ya se está produciendo, conforme los datos comparados de los tres últimos ejercicios que se dan a continuación:

	2021					2022					2023				
	CENSO		PADRÓN RECIBOS			CENSO		PADRÓN RECIBOS			CENSO		PADRÓN RECIBOS		
Etiqueta	vehículos	bonificados	% bonific	cuota líquida	cuota bonificada	vehículos	bonificados	% bonific	cuota líquida	cuota bonificada	vehículos	bonificados	% bonific	cuota líquida	cuota bonificada
0 - Cero emisiones	189	22	75%	684,05	2.051,96	279	52	75%	1.570,71	4.711,69	492	120	75%	3.244,19	9.731,63
E - Eco	2.108	476	50%	27.299,82	27.298,39	3.074	726	50%	40.859,93	40.857,27	4.145	938	75%	23.799,84	71.389,70
B - Etiqueta B	9.582					11.466					13.077				
C - Etiqueta C	16.986					20.622					23.816				
Sin etiqueta	85.990					80.074					73.222				
	114.855					115.515					114.752				

4º. Como se puede ver en el cuadro adjunto, en el último padrón aprobado, los vehículos sin etiqueta o más contaminantes han disminuido, con respecto a 2021 en 12.768 vehículos, aumentando también, los vehículos con etiquetas ECO y CERO EMISIONES. Esto últimos, conforme nuestra ordenanza reguladora del tributo, pueden contar con una bonificación del 75% de la cuota, si bien, al tratarse de una

CSV (Código de Verificación Segura)	IV7WWT75BNMCJROZAFGMDZREHY	Fecha	27/11/2023 11:09:48
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza		
Firmado por	ALICIA García Núñez (Directora Gerente de la Otaf)		
Url de verificación	https://sede.ayto-fuenlabrada.es/verifirmav2/code/IV7WWT75BNMCJROZAFGMDZREHY	Página	2/4



bonificación de carácter rogado, depende de que la soliciten y reúnan los requisitos establecidos para su concesión. En este sentido, en el cuadro adjunto, podemos ver la evolución de las solicitudes, que van aumentando cada año, encontrándonos en 2023, con una cuota total bonificada de 81.121,33€, lo que supone un incremento de 51.770,98€ con respecto al ejercicio 2021.

5º. Para finalizar, y dado que el informe solicitado debía versar sobre el impacto por los nuevos tributos, si bien la ordenanza no contempla el establecimiento de ningún tributo, he considerado relevante hacer referencia a las conclusiones sobre la fiscalidad medioambiental contenidas en el LIBRO BLANCO sobre la reforma tributaria elaborado por el Comité de expertos constituido mediante resolución de 12 de abril de 2021, de la Secretaría de Estado de Hacienda, y publicado el pasado 3 de marzo de 2022, que recoge una serie de propuestas en relación con el IVTM y otros nuevos tributos que pudieran establecerse en el ámbito local y que buscan incorporar las externalidades negativas medioambientales asociadas al transporte y facilitar el cumplimiento de los compromisos medioambientales asumidos por España.

5.1 En relación con el IMPUESTO DE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA, el citado Comité efectúa, dentro del Capítulo dedicado a la FISCALIDAD MEDIOAMBIENTAL, la propuesta número 8 (*Configurar el IVTM para penalizar a las tecnologías más contaminantes*), estableciendo que el impuesto anual sobre vehículos ha de incentivar la sustitución de las unidades más contaminantes por alternativas limpias. A este efecto, el actual IVTM debería “ambientalizarse”, sustituyendo en su diseño el gravamen en función de la potencia fiscal por indicadores representativos del daño medioambiental. De entre las alternativas disponibles para esta transformación, podría utilizarse la diferenciación según categoría ambiental del vehículo (Euro) u otros indicadores de impacto medioambiental (certificación de eficiencia energética, etiquetas de clasificación de vehículos de la DGT, etc.).

Se propone y evalúa la incorporación de una cuota tributaria creciente con el nivel de las emisiones de CO₂ de los automóviles.

En relación con esta propuesta, realiza una simulación del incremento de cuota del IVTM según las emisiones, poniendo de manifiesto la existencia de importantes capacidades recaudatorias, concluyendo que el incremento global pudiera suponer hasta un 28,94% de incremento con respecto a los datos recaudatorios del ejercicio 2018.

En todo caso insiste que, dado que una reforma de este tipo puede tener impactos regresivos, se propone el establecimiento de subsidios para la renovación de la flota para los hogares con menor renta, que permitirán, además acelerar la transición.

5.2 Asimismo, con el fin de mitigar los problemas relacionados con la congestión de tráfico y contaminación en las grandes ciudades, se propone (propuesta número 9) *la creación de un tributo municipal sobre la congestión en determinadas ciudades*, que varíe, según el volumen de tráfico, y en función de la localización y hora del día. Para disminuir los efectos regresivos de este tributo, parte de la recaudación podría destinarse a mejoras en el transporte público. Se

CSV (Código de Verificación Segura)	IV7WWT75BNMCJROZAFGMDZREHY	Fecha	27/11/2023 11:09:48
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza		
Firmado por	ALICIA García Núñez (Directora Gerente de la Otaf)		
Url de verificación	https://sede.ayto-fuenlabrada.es/verifirmav2/code/IV7WWT75BNMCJROZAFGMDZREHY	Página	3/4



señala que grandes ciudades como Singapur, Londres, Milán o Estocolmo, han establecido hace años una tasa de acceso al centro urbano, que ha permitido reducir la congestión urbana.

En todo caso, el diseño y concreción de la modificación de la configuración del actual IVTM, o de esta nueva figura tributaria, deben establecerse por la legislación reguladora de las Haciendas Locales, dada la potestad originaria del Estado para establecer tributos y derivada en el caso de las Entidades Locales.

Documento firmado electrónicamente con CSV. Por Alicia García Núñez

La Titular del órgano de Recaudación del Ayuntamiento de Fuenlabrada

Pz Constitución, 1 – 28943 Fuenlabrada (Madrid)
Tel_ 91 649 70 00 www.ayto-fuenlabrada.es
C.I.F. Q7850015D

ATT.: Silvia Bermejo Córdoba (Departamento de Medio Ambiente).

CSV (Código de Verificación Segura)	IV7WWT75BNMCJROZAFGMDZREHY	Fecha	27/11/2023 11:09:48
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza		
Firmado por	ALICIA García Núñez (Directora Gerente de la Otaf)		
Url de verificación	https://sede.ayto-fuenlabrada.es/verifirmav2/code/IV7WWT75BNMCJROZAFGMDZREHY	Página	4/4

